



**Assemblée Générale
ouverte à toutes et tous
le vendredi 14 décembre 2012
19h30, au PIC, Mairie de Montreuil**

Séance ouverte par Alain Fabre à 19h51

Le Président, Alain Fabre, remercie les présents.

Volontaire(s) pour le secrétariat de séance : Frédéric

Georges Bertrand, secrétaire de l'AMUTC, présente le contenu de la réunion :

1. Rendre compte de nos différents points d'actualités ;
2. Compte-rendu de notre réunion avec Razzy Hammadi avec une énumération des participants ;
3. Echanges de point de vue et informations collectées.

I. Bus

Alain Fabre fait le point sur les bus en commençant par indiquer que cette semaine, nous avons appris une bonne nouvelle via le STIF et la RATP sur le renforcement de 4 lignes de bus : 143, 145, 301 et le N16 (Noctilien). Ainsi, pour le 301, bus Montreuillois, il y aura une augmentation des horaires de service avec une fréquence de 25 minutes.

Cependant, nous continuons de nous mobiliser pour les améliorations du 102 et 122, qui sont des batailles au quotidien. Pour le 129, nous avons déjà obtenus des résultats.

Il insiste sur l'importance de signaler des dysfonctionnements en les faisant remonter à l'AMUTC.

Un habitant décrit un « petit souci » sur le bus 121 qui était bondé alors que le bus était arrêté au terminus. En effet, le conducteur avait eu un accident de voiture. Personne ne savait à quelle heure était le suivant. Il s'interroge donc sur le pourquoi il n'y a pas un autre chauffeur en attente.

Alain précise qu'il y a bien de conducteurs « en attente » d'affectation, mais dès 8h00 il sont affectés. Donc, si un incident se produit dans la journée, il n'y a plus de conducteur disponible. Il indique que nous avons déjà évoqué ce sujet auprès des différentes instances.

Un habitant nous interroge sur ce qu'est le Mobilien et si le 301 est bien programmé en Mobilien.

Alain décrit qu'un Mobilien est un bus qui fonctionne de 5h30 à 0h30 en circulation protégée.

Pour le 301, nous avons déjà plusieurs fois demandé sa réelle qualification en Mobilien, mais nous ne l'avons pas encore obtenu notamment à cause de son passage en circulation protégée qui n'est pas forcément possible sur certains secteurs (comme le boulevard de la Boissière par exemple). Cependant, nous avons réussi à avoir l'augmentation de fréquences.

Un habitant décrit des problèmes de fonctionnement sur les Bornes Informations Voyageurs (BIV).

Alain indique que nous nous occupons des BIV notamment en faisant un relevé régulier de leur état de fonctionnement. Mais, il existe des problèmes sur certaines BIV qui ne sont pas rétro éclairées, car il manque des prises de courant qui ne sont pas mises par la Ville.

Cependant, nous avons 95% de BIV sur les stations de Montreuil, ce qui est déjà un bon taux d'installation.

Un habitant évoque un problème sur le bus 122 avec une attente de 40 minutes, car deux bus à suivre avaient des problèmes de porte qui se ne fermaient pas.

Un habitant décrit un problème fort sur le 102 avec une forte dégradation du service.

Alain évoque l'opération Témoins de ligne pour faire remonter tous les problèmes de fonctionnement dans les bus ou le métro. Ces problèmes sont ensuite remontés au STIF et la RATP via l'accord entre l'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France (AUT), le STIF et la RATP.

Un habitant évoque le sujet que la RATP va être privatisée et qu'il faut qu'elle soit privatisée pour qu'elle puisse acheter ailleurs.

Nous ne rentrons pas dans ce débat qui est d'un ordre trop politique pour l'AMUTC.

Georges Bertrand, Secrétaire de l'AMUTC, convient que le service public se dégrade, mais qu'il reste quand même de très bonne qualité par rapport à d'autres pays.

Un habitant évoque les problèmes d'accessibilité dans les bus qui ne sont pas munis de plates-formes pour les fauteuils roulants.

Alain précise qu'à Montreuil, nous sommes équipés à 98% d'accessibilité sur les trottoirs de bus. Cependant, si les trottoirs ne sont pas adaptés pour les plates-formes sur la majorité des stations d'une ligne, la RATP ne met pas un bus équipé de plate-forme sur la ligne.

II. Tarification

Georges décrit la situation tarifaire en présentant la décision d'augmentation des tarifs en 2013. Il indique qu'il n'y aura pas de suppression de zones, ce qui poursuit les inégalités entre le Haut et le Bas Montreuil. Cependant, il précise que le pris des tickets à l'unité n'augmente pas. Néanmoins, le carnet augmente plus en % et surtout plus que l'inflation.

Alain précise qu'un ticket est à 1,70 euros dans le métro et à 2 euros dans le bus, alors qu'un carnet est à 10,30 euros.

Georges fait connaître notre demande spécifique à l'AMUTC, à savoir que le ticket soit valable pour le bus et métro dans le cadre d'un changement, pour une durée d'une heure 30 minutes.

René Méheux, Vice-Président de l'AMUTC, précise que le ticket T donne accès à tous les transports de surface pendant 1 heure 30.

Alain indique que, suite à décision du STIF, il y a un dézonage le week-end. Ainsi, tous les franciliens peuvent utiliser tous les transports comme s'il n'y avait plus qu'une seule zone. Cela a surtout un intérêt pour les Parisiens qui peuvent ainsi aller en zone 6 sans frais supplémentaires.

Monsieur Belaïde Bedreddine, Conseiller Général Montreuil Ouest au Conseil Général (CG) de Seine Saint-Denis, décrit les deux hypothèses actuellement en réflexion au niveau du CG concernant la carte Améthyste :

- soit une augmentation ;
- soit la suppression de cette carte.

Le budget sera voté en février 2013.

[AMUTC] La carte Améthyste est un titre de transport annuel destiné aux personnes âgées ou invalides (si elles ont de plus de 20 ans), et permettant à son possesseur de voyager librement en Île-de-France sur les réseaux de la RATP et de la SNCF.

Alain indique que de nouveaux avantages sont mis en place dans le réseau Optile, notamment un accompagnant de personne handicapée ne payera plus.

Un habitant demande à Monsieur Bedreddine si la suppression de la carte Améthystes serait pour les personnes handicapées et/ou âgées.

Monsieur Bedreddine répond que cela est en réflexion.

René spécifie que l'AMUTC souhaite que tout Montreuil soit dans la même zone, que tous les Montreuillois aient un accès identique aux transports de surface.

Georges ajoute que l'AMUTC se bat pour le dézonage et que même s'il est reporté, l'action continue pour que cela mis en pratique le plus vite possible.

Monsieur Patrice Bessac, élu de Seine-Saint-Denis, au sein du Conseil régional d'Île-de-France, exprime qu'il pensait que cette bataille de la zone unique serait gagnée. Mais, il existe plusieurs problèmes :

- le financement des usagers,
- le financement du réseau,
- le remplacement dans les bus,

qui complexifient ce débat. Il y a donc besoin de l'AMUTC et des gens qui se mobilisent pour faire avancer ces sujets. En effet, ce ne sont pas toujours aux mêmes de payer la facture.

René ajoute que normalement la RATP a un contrat avec le STIF pour l'amélioration des transports, d'où l'importance de faire remonter les informations pour agir, notamment via les Témoins de ligne.

III. Grand Paris Express (GPE)

Georges résume l'état des lieux concernant le GPE. Ainsi, Pascal Auzannet a remis son rapport à Cécile Duflot. Il rappelle qu'au départ, ce projet était une idée de Sarkozy. Un débat public a opposé deux projets : Arc Express et le Grand Paris. Ce débat public a été interrompu avant sa fin avec un accord entre la Région et l'Etat pour devenir le GPE. Cela a permis de faire l'impasse sur le coût pour faire croire que c'était un bon projet. Ainsi, il a été dit que cela coûtait 20Mds euros. Du coup, il y a eu un blocage des financements pour les autres transports. Or, quand ils ont signé, ils savaient très bien que cela ne coûterait pas 20Mds euros. Quand le nouveau gouvernement est arrivé, il a indiqué qu'en réalité cela coûtait bien plus que 20Mds euros. Donc, Auzannet a été chargé de faire un audit pour connaître le vrai coût et faire des propositions. On sait donc que cela sera sûrement vers 33Mds euros. En effet, on résonnait en euros 2008, donc avec une hausse des prix non prise en compte. La Ligne Orange qui était estimée à 2Mds, se révèle plus proche des 5Mds euros. Par ailleurs, les problèmes des interconnexions avec le RER et le métro n'ont pas été étudiés. L'idée de faire une boucle est d'interconnecter tout le réseau. Or, dans le chiffrage, personne n'avait pris en compte le coût de l'interconnexion. Tout cela explique qu'on passe de 20 à au moins 33Mds euros.

Aujourd'hui, il y a un arbitrage pour savoir comment faire.

Une des propositions d'Auzannet est d'étaler les travaux pour terminer en 2030 ou 2040 pour que cela soit plus compatible avec les finances publiques. Pour cela, nous payons depuis deux ans la TSE « Taxe spéciale d'équipement Grand Paris ».

Il est prévu qu'en 2015, l'Etat donne 1Md euros. Cela doit être voté prochainement dans le cadre de la loi triennale. Or, la loi de finance a été votée et pas de 1Md dedans. Or, si le gouvernement veut faire le projet dans le délai prévu, il devrait verser 15Mds.

Le projet est assez fortement en danger et en particuliers dans notre partie à nous avec le tronçon orange qui serait reporté en 2030. Cela montre que le projet n'a pas été fait sérieusement.

A l'AMUTC, nous demandons une rocade bouclée comme le voulait le Conseil Général du 93 et c'est justement ce qui n'a pas été fait contrairement à ce qu'il a été dit. Et on le voit bien avec les programmations où l'on va faire des bouts.

Nous en prenons acte mais nous allons continuer à nous battre.

Nous rencontrons le cabinet de la Ministre, Madame Duflot, en janvier puisqu'il faut remettre le dossier à plat en insistant sur la rocade bouclée.

René précise que la Ligne Rouge Sud (LRS) est un projet de la Société du Grand Paris (SGP), alors que la Ligne Orange est une ligne STIF. Or, la partie de la Ligne Orange passerait à la SGP.

Maurice Fay, Secrétaire de l'AMUTC, ajoute que Madame Duflot doit faire une proposition courant février prochain.

Un habitant demande s'il manque les Mds euros pour amorcer la pompe, le projet tombe-t-il ?

Georges confirme qu'en effet si le financement n'est pas débloqué, il n'y a plus de projet. C'est pourquoi nous allons rencontrer la Ministre avant pour plaider notre rocade bouclée. Nous espérons pouvoir sauver des choses.

Monsieur Bedreddine explique que dès le départ, le financement devait s'autofinancer sur la plus value foncière. Or, ce n'est pas le cas. Donc quel type de financement pour quel type de projet ? Si des transports lourds sont à développer, il faut mettre à contribution les entreprises. Il faut une véritable politique de transport.

Maurice objecte que la SGP considère qu'elle a un magot de 20Mds pour faire ce qu'elle veut. En fait, on fera payer en définitive les usagers.

Monsieur Bedreddine énonce qu'en petit morceau, cela va coûter plus cher. Donc, il faut un financement autre.

Monsieur Bessac modère le discours en disant qu'Auzannet avait une lettre de mission qui devait le contenir et lui permettre d'arriver à une conclusion dans un cadre fixée par cette lettre. Ainsi, il devait bien faire un audit, mais dans un cadre. Pour le moment, nous n'avons pas toutes les cartes sur la table du point de vue du financement, car cela passe par la garantie publique. Donc, à travers une série de débat qui vont venir, on va déterminer où l'on va d'un point de vue investissement pour les 10 ou 20 ans. Les engagements pris avant la période électorale sont remis en cause en fonction des contraintes actuelles. En Ile-de-France, avec le développement urbain, prendre du retard maintenant, cela sera catastrophique du point de vue humain et économique. Ce débat est devant nous sur ces affaires.

Un habitant exprime le sentiment que toutes les décisions sont prises à partir du haut. Ainsi, les Conseillers pourraient s'investir pour que les décisions viennent du bas.

René indique que nous savons comment Auzannet a travaillé. Il a tous les logiciels de modèles mathématiques pour faire son rapport. Il n'a gardé que les tronçons qui semblaient rentables. Il n'a pas étudié la rentabilité complète de la boucle. On a 30 ans de stagnation, de retard en investissement sur le matériel. Ce retard ne sera jamais rattrapé.

Georges complète en ajoutant que quand on parle de 30Mds euros, cela grève le budget des autres projets. On ne peut pas tout demander.

René s'insurge en faisant remarque qu'à Montreuil, nous sommes 100.000 habitants. On a un petit bout de ligne de métro ([AMUTC] la ligne M9), on va avoir un tram ([AMUTC] le Tram T1), la ligne M11 et c'est tout ! La ville de Saint Denis a bien plus pour le même nombre d'habitants.

Un habitant fait alors remarquer que nous parlons d'un projet qui ne se fera peut-être jamais et que nous devrions nous concentrer sur les projets ayant une chance d'aboutir.

Maurice répond que nous sommes obligés de tenir compte de ce contexte pour parler des autres projets, car nous devons en tenir compte dans nos combats.

IV. Métros

1. M3

Georges indique qu'il existe un projet de téléphérique à Bagnolet pour relier La Noue à Gallieni. Cependant, lors de notre réunion avec Monsieur Hammadi, réunion du 03/12/2012 (réunion avec Razzy Hammadi dont le compte-rendu est http://www.amutc.fr/pdf/REN_CR_Reunion_TC_Montreuil_3_12_2012.pdf), Monsieur Serne a indiqué que ce projet n'était pas à l'étude au STIF.

Notre sentiment à l'AMUTC est qu'il faudrait une vraie prolongation de la M3 passant par LA Noue. Mais, a réflexion doit être vraiment menée.

2. M1

Nous avons obtenu dernièrement des informations nouvelles. Georges rappelle que des études étaient engagées pour le prolongement de la M1 dans le cadre du maillage avec le RER A. Ainsi, le STIF étudie trois tracés possibles. Un tracé propose de passer par Montreuil avec une station aux Grands Pêcheurs. Nous avons de bonne chance d'avoir cette station vu le contexte alentours, mais c'est encore loin, car les études commencent. Cependant, c'est prometteur. Nous allons bien sûr nous emparer du sujet, voir l'accélérer.

3. M11

Georges résume le débat public qui a eu lieu en 2012. L'enquête publique serait prévue le 2^{ème} semestre 2013. Cependant, il existe un petit « combat » entre la RATP et le STIF sur le coût du prolongement de cette ligne, car la RATP donne une facturation trop importante. Donc, le STIF veut vérifier que la RATP n'en profite pas pour rénover d'autres stations. La livraison est toujours prévue 2020.

René explique que le travail de l'AMUTC a été principalement de combattre le phasage de ce prolongement. Par ailleurs, cette ligne étant sur pneus, la RATP veut profiter de ce prolongement pour effectuer le passage en métro sur fer en même temps.

4. M9

René rappelle que lors du débat public sur le prolongement de la M11, la M9 a souvent été évoquée. Ainsi, l'utilisation du même tunnelier que pour le prolongement de la M11 permettrait de faire des économies. Le prolongement de la M9 est de 2 km supplémentaires. Nous avons donc demandé que la M9 soit étudiée rapidement. Une fois les travaux de la M11 commencés, cela sera trop tard, par exemple, à cause des études pour la correspondance Hôpital. Mais, le résultat le plus intéressant est qu'il y a eu un consensus pour que Pierre Serne, 2^{ème} vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités et Vice-président du STIF, demande l'étude de la mutualisation du tunnelier de la M11 pour le prolongement de la M9. Cependant, il faut continuer à se mobiliser.

Maurice précise que l'idée est bien de faire percer la M9 et la M11 avec même tunnelier. En 2013, il devrait y avoir la décision de financement de la M11. Si en même temps, nous n'avons pas le prolongement de la M9, nous partons pour une génération avant le prolongement de la M9. Nous déplorons que l'association des Maires pour le prolongement de la M11 n'ait pas plaidé pour le prolongement de la M9 en même temps. La position du sous-préfet était de ne pas croire que les choses étaient possibles, car beaucoup d'argent était investi dans les autres projets M11 et Tram T1. Or, tout l'argent est actuellement investi dans le GPE. Or, ce sont bien des économies de faire les deux prolongements M11 et M9 en même temps. Du point de vue des usagers, la ville sera pratiquement correctement desservie. Il reste quand même des secteurs de Montreuil « sinistrés » en transports lourds.

Alain indique que la RATP répond qu'on ne peut pas transférer le tunnelier d'un endroit à un autre. Or, nous savons que c'est faux puisque cela a été fait sur d'autres lignes.

Un habitant indique que nous devrions faire valoir la piscine écologique pour favoriser le prolongement de la M9.

Un autre habitant demande où en est l'association de la ligne M9 de la Ville de Montreuil.

Georges explique que Madame Voynet ne trouve malheureusement pas de véritable soutien chez ses collègues Maires des communes voisines. Par ailleurs, Madame Voynet tient un discours un peu troublant puisqu'elle ou ses collaborateurs ont dit plusieurs fois qu'il fallait faire attention à ne pas être trop gourmand, car il existe le risque que si on se bat trop sur la M9, on pourrait perdre la M11 ou le T1. Malheureusement, la ville est dans une situation défensive. Ainsi, il y a du travail à faire au niveau de la Ville pour que cela avance. Par ailleurs, il faudrait un soutien plus important d'Est-Ensemble.

Madame Mouna Viprey, Conseillère municipale et 15^{ème} vice-présidente Sports à Est-Ensemble, exprime qu'il existe bien un besoin de maillage pour notre territoire. On profite des projets d'avant, or depuis 37 ans pas de prolongement. On se bat donc pour les générations futures. Or ce qui nous motive, c'est le bien être des Montreuillois. La position d'une Ville n'a jamais été plus ou moins poussée qu'une autre au sein d'Est-Ensemble.

Elle s'engage à ce que l'AMUTC rencontre les responsables des transports d'Est-Ensemble.

Il faut alerter les élus locaux qui peuvent aider à contacter les responsables. Comment faire avancer et porter les batailles ? Comment collectivement on peut porter une parole ? Ce dossier de la M9 doit être un dossier qui nous rassemble pour pousser la jonction de la M9 et la M11. Il ne faut pas dire qu'on n'est pas assez aidé par telle ou tel. Par ailleurs, c'est aussi le moment de faire pression avec les municipales. On doit faire bouger les lignes et la frilosité de certains. Peu d'élus d'Est-Ensemble ont été informés de la réunion du 03/12/2012. On ne doit pas avoir que des positions de tacticiens en dénigrant certains. Il faut faire de la politique sans être politicien. C'est pour cela que l'AMUTC est « bien », car elle a en son sein plusieurs partis.

Maurice indique que les invitations ont été effectuées par le député. Par ailleurs, nous souhaitons que cette réunion se tienne depuis un an. Nous avons également frappé à la porte de l'association des Maires pour la M9, mais sans réponse. Nous sommes donc passés par notre député Razy Hammadi. Il remercie Madame Viprey de faire un pas encore avec la proposition de contact auprès d'Est-Ensemble. Cependant, nous sommes obligés d'aller sur le terrain politique.

Madame Viprey s'engage si cela peut faire avancer notre cause à organiser une rencontre entre Cosme, Président d'Est-Ensemble et Maire du Pré Saint Gervais, et l'AMUTC. Elle rappelle qu'Est-Ensemble, c'est 400.000 habitants et Montreuil c'est 100.000. Donc Montreuil est au cœur d'Est-Ensemble.

Nous prenons acte de cette proposition et remercions Madame Viprey.

Une habitante indique que le prolongement de la M9 changerait les perspectives économiques des Hauts de Montreuil.

V. Tram T1

Le dossier avance. L'enquête publique devrait avoir lieu en février ou mars 2013. En effet, le STIF a adopté le schéma de principe hier. C'est donc un léger dérapage du calendrier prévu. La mise en service pourrait donc avoir lieu 2017 voire 2018. Cependant, il reste la position de Noisy qui bloque toujours. En effet, la municipalité ne veut pas du passage du T1 par la rue Jean Jaurès. Il y a eu des efforts importants des maîtres d'ouvrage (RATP), mais la Ville bloque toujours. La décision du STIF est de passer en force et donc de lancer l'enquête publique malgré le désaccord de Noisy. Cependant, nous ne savons pas ce qui va en sortir. Légalement c'est possible de lancer l'enquête, mais nous sommes inquiets du résultat. Il est probable que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) soit prononcée, mais les recours peuvent pleuvoir bloquant les travaux. Cependant, il est possible que la position de Noisy s'assouplisse après les municipales.

Monsieur Jean-Luc Simon se présente et présente l'Association Tram Non (<http://tramnon.blogspot.fr/>), association créée au lendemain des municipales 2001 quand les Noiséens ont appris que le Maire avait décidé de faire passer le tram par le bd Michelet sans concertation. Il explique le pourquoi de l'opposition de Noisy au tracé par la rue Jean Jaurès. La ville a déjà donné énormément pour les transports. Ainsi, le tiers de la ville est occupée par des infrastructures transports sans que cela profite à la ville. Les gens de la ville sont donc sensibles sur ces questions. Ils ont une expérience du passage du tram en force à l'époque qui n'est pas terrible. Le STIF a voté le schéma qui va donner lieu à l'enquête publique. Alors, pourquoi une partie conséquente de la ville est contre le passage du tram par la rue Jean Jaurès qui est une des rues principales de Noisy avec les commerces et qui est étroite à certains endroits ? Comment peut-on imposer cela à une ville ? Le passage du tram en double sens dans une rue avec des voitures, ce qui implique (liste non exhaustive) :

- Rétrécissement des trottoirs ;
- Suppression des étals des commerçants ;
- Suppression des places de livraison ;
- Suppression de 70 places de stationnement ;
- Suppression des arbres qui subsistent ;
- Les camions poubelles vont faire comment ?
- Les stations du tram vont empêcher l'entrée et la sortie des voitures de certains immeubles ;
- Pour que les pompiers puissent intervenir avec leur grande échelle, il faudra couper le courant du tram.

Il existe également des points secondaires, mais non négligeables (liste non exhaustive) :

- L'avenue Gallieni qui sera rétrécie ;
- La rue Emile Zola sera fermée et deviendra un cul de sac ;
- Le bd Michelet verra le rétrécissement de ces trottoirs et passera à double sens.

Monsieur Simon précise qu'ils ne sont pas de farouches opposants non constructifs, puisqu'il existe un autre tracé possible, le tracé 2, qui passe par la rue du Parc et qui conviendrait bien mieux à la Ville. Monsieur Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional et du STIF, avait pris l'engagement d'étudier les autres possibilités, mais rien...

D'autres options sont également possibles, comme la mise en place d'un TZEN qui passerait par Bobigny La Folie, la rue du Parc,... pour rejoindre Montreuil.

De toute façon, les Noiséens souhaitent une modification du tracé. Quels moyens pour empêcher le projet actuel ? Le bloquer !

Un habitant intervient pour indiquer qu'à Strasbourg, tous les commerçants étaient contre le passage du Tram. Pour cela, toutes les voitures ont été supprimées du parcours. Mais, finalement, ils en sont contents.

Monsieur Simon répond que ce n'est pas le seul argument d'opposition à ce tracé.

René explique la possibilité de passer le T1 sur une voie unique. Pour cela, Monsieur Rivoire, Maire de Noisy-le-Sec est allé à Angers pour voir le fonctionnement d'un tram sur voie unique.

Monsieur Simon répond que la RATP refuse finalement cette solution, car en terme de gestion avec une fréquence en heure pleine de 4 minutes, cela fait un trajet de 2 minutes sur la voie unique, ce qui n'est pas viable.

Maurice interroge pour savoir si même avec la volonté de tous (élus, habitants, RATP, STIF,...), le tram ne passera pas.

Monsieur Simon précise que ce n'est pas le Maire de Noisy qui bloque.

Alain intervient pour rappeler que l'AMUTC est pour que le tram T1 arrive le plus vite possible à Montreuil. Ils auraient donc dû étudier l'autre tracé. Mais, cela a été fait avec la plus grande prudence pour ne pas retarder le projet. Par ailleurs, on nous disait de ne pas nous inquiéter, car l'accord du Maire était prochain. Cela fait deux ans que l'AMUTC alerte la Ville en indiquant que le tram ne passera pas, mais on nous a toujours dit l'inverse.

Un habitant interroge Monsieur Simon pour savoir s'il est ouvert à une autre alternative.

Monsieur Simon répond que la plupart des Noiséens sont pour le tracé 2, tel que vient de le montrer un sondage très récent, avec le cas échéant un autre mode de transport que le tramway (métro ou TZen).

Maurice rappelle que l'AMUTC avait une autre proposition de passage via Bobigny La Folie, mais personne ne voulait suivre, car cela relancerait les études.

Maintenant, personne ne peut dire ce que va donner le projet du Tram T1 sur Montreuil...

Pour finir l'Assemblée Générale, Maurice effectue un retour d'histoire en présentant l'évolution des lignes de métro au fil des années. Ce document est joint en annexe.

Alain Fabre clôt la séance à 22h04